

# TRAIN SIM WORLD®: NORTHERN TRANS-PENNINE MANUEL DU CONDUCTEUR





dovetail  
GAMES

© 2018 Dovetail Games, un nom commercial de RailSimulator.com Limited (« DTG »). Tous droits réservés. « Dovetail Games », « Train Sim World » et « SimuGraph » sont des marques ou des marques déposées de DTG. Unreal® Engine, © 1998-2018, Epic Games, Inc. Tous droits réservés. Unreal® est une marque déposée d'Epic Games. Des portions de ce logiciel utilisent la technologie SpeedTree® (© 2014 Interactive Data Visualization, Inc.).

SpeedTree® est une marque déposée d'Interactive Data Visualization, Inc. Tous droits réservés. La permission d'utiliser le logo à double flèche a été accordée par le secrétaire d'État aux Transports. Tous les autres droits d'auteur et marques commerciales sont la propriété de leurs propriétaires respectifs. La copie, l'adaptation, la location, la revente, l'utilisation en salle d'arcade, l'utilisation payante, la diffusion, la transmission par câble, la projection publique, la distribution ou l'extraction non autorisée du produit ou de toute marque déposée ou contenu sous copyright faisant partie de ce produit sont interdites.

Développé et publié par DTG.

La liste de tous les crédits est disponible dans le menu « Options » de TSW.

# Sommaire

<b>Catégorie</b>	<b>Page</b>
1. Introduction à Northern Trans-Pennine.....	4
2. Carte de l'itinéraire et emplacements clés de la Northern Trans-Pennine.....	6
3. Les modes de jeu.....	7
4. Introduction à la BR Class 45.....	8
5. Guide de démarrage rapide : BR Class 45.....	8
6. Introduction à la BR Class 47.....	10
7. Guide de démarrage rapide : BR Class 47.....	11
8. Procédures d'arrêt en gare à bord de la BR Class 45 et BR Class 47.....	12
9. Introduction à la BR Class 101.....	13
10. Guide de préparation pour le conducteur : BR Class 101.....	13
11. Conduire la BR Class 101.....	15
12. Avancer en roue libre à bord de la BR Class 101.....	15
13. Changer de vitesse à bord de la BR Class 101.....	16
14. S'arrêter en gare à bord de la BR Class 101.....	16
15. Systèmes de sécurité : Automatic Warning System (AWS).....	17
16. Contrôle des portes côté passagers.....	17
17. Clavier français par défaut.....	19
18. Commandes des manettes Xbox/PS4 par défaut.....	20
19. Contrôler les caméras et les modes caméra.....	21
20. Personnaliser le HUD.....	22
21. Votre compte Dovetail Live.....	23
22. Guide de dépannage et aide.....	24

## Introduction à la Northern Trans-Pennine



Ce qui existe aujourd'hui de la ligne allant de Manchester à Leeds date de 1849, lorsque la Manchester, Stockport and Leeds Railway a ouvert un itinéraire entre Huddersfield et Stalybridge. Cette ligne a vite été prolongée et finalement incorporée dans le réseau London and North Western Railway, plus vaste.

La ligne a été construite à la suite du succès du canal Leeds - Liverpool, qui transporte du charbon et des matériaux entre le Yorkshire et le Lancashire depuis 1816, afin d'alimenter les industries révolutionnaires pour l'époque (telle que celle du textile). Le canal avait atteint sa capacité d'accueil maximale, la concurrence fluviale était presque impossible et la quantité de biens transportés était insuffisante. Il était temps que les chemins de fer entrent en action.

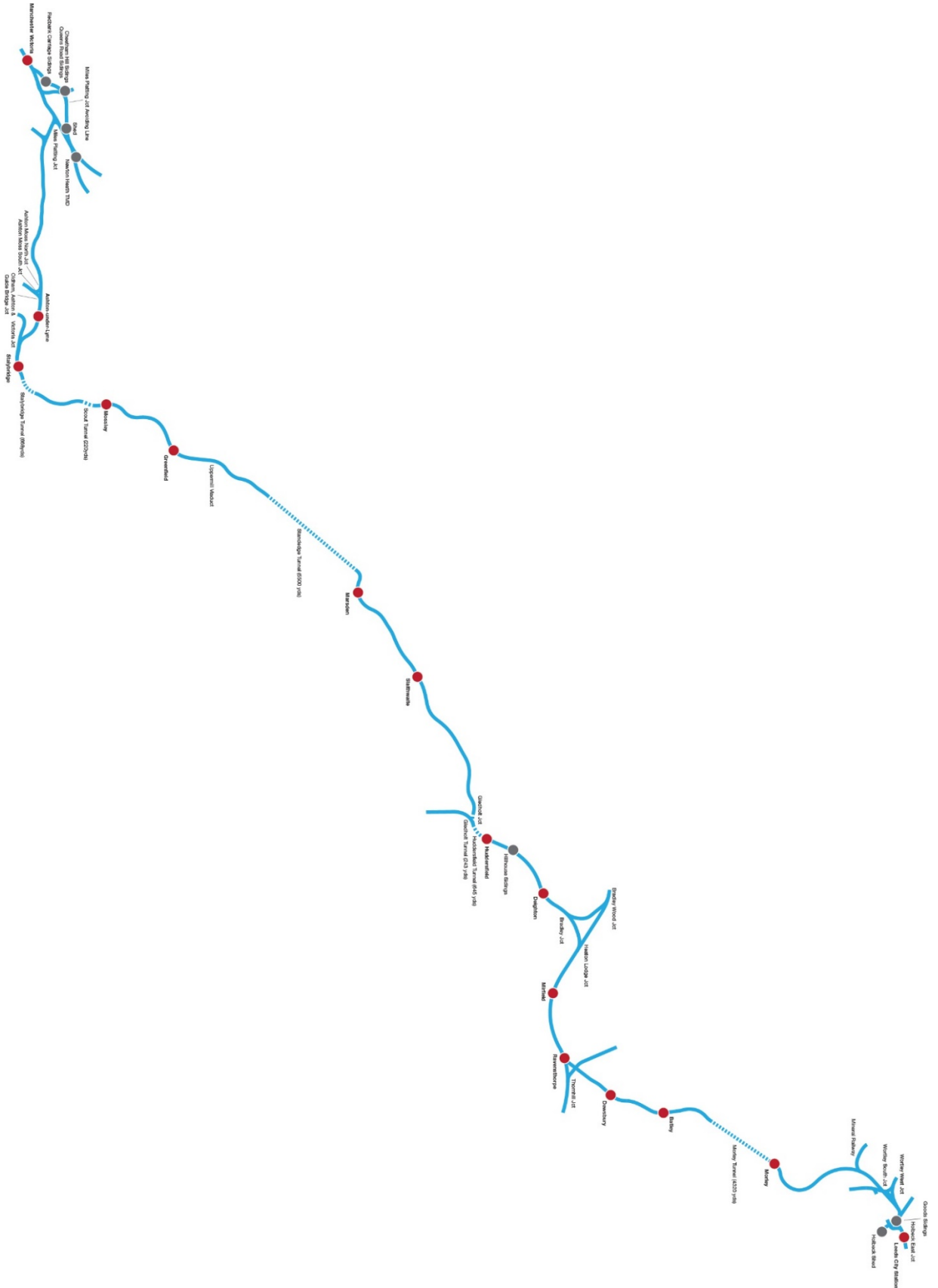
Tandis que certaines compagnies ferroviaires ont choisi un itinéraire plus facile et plus proche du niveau de la mer à travers les Pennines, la ligne via Huddersfield s'attaque directement aux collines. Elle suit donc des canaux plus petits (comme le Huddersfield Narrow Canal) à travers le sommet de l'itinéraire au tunnel de Standedge. Le tunnel ferroviaire lui-même est parallèle au tunnel du canal (qui est le plus long, profond et élevé de son genre au Royaume-Uni). Il a été conçu par Thomas Nicholson (1784-1861), qui a travaillé sur les célèbres tunnels de Woodhead.

Le chemin de fer a ouvert en juillet 1849 et plus de 1 000 passagers l'on utilisé lors de son premier jour de service. Ce chiffre ne fera qu'augmenter. De nos jours, cette ligne est l'une des plus fréquentées du West Yorkshire.

Chose intéressante, dans les années 1980 l'itinéraire n'était pas équipé du système AWS ou d'un autre système de sécurité. Cela ne changera pas avant l'électrification de la East Coast Main Line, juste avant la privatisation de cette dernière en 1992. L'itinéraire inclut dans Train Sim World reproduit cette caractéristique, et vous offrira un aperçu intéressant de ce que

cela faisait de conduire un train sans disposer d'un système de protection que tout conducteur ou amateur de train considère comme acquit de nos jours. Pensez-vous avoir tout ce qu'il faut pour rester totalement concentré sur la route ?

# Carte de l'itinéraire et emplacements clés de la Northern Trans-Pennine



# Les modes de jeu

## Tutoriels

Les tutoriels vous apprendront tout ce que vous devrez savoir sur les locomotives et les trains, grâce à des leçons interactives qui vous enseigneront les concepts clés. Si vous débutez sur Train Sim World, nous vous recommandons de commencer par apprendre les bases dans ce mode.

## Scénarios

Les scénarios se basent sur des objectifs à atteindre et qui vous offriront des expériences uniques à travers des opérations à mener sur l'itinéraire Northern Trans-Pennine, en tant que conducteur de train à l'ère de la British Rail.

## Mode circulations

Ce mode est une nouvelle façon de jouer, il contient des services qui opèrent sur un tableau horaire de 24 heures. Il y a toujours quelque chose à faire, que ce soit conduire ou se laisser conduire. Détendez-vous et profitez de l'action, prenez des captures d'écran, changez de train et laissez-vous transporter par les différents services qui sont en plein travail et prenez les commandes des trains. Grâce aux nombreux services individuels, vous trouverez toujours quelque chose à faire.

## Introduction à la BR Class 45



Construite dans les ateliers BR de Crewe et Derby entre 1960 et 1962, la locomotive diesel Sulzer Type 4 était le principal véhicule de transport de passagers utilisé sur la Midland Main Line, de sa sortie à sa mise hors service définitive au début des années 1980.

Lorsqu'elles ont initialement été mises en service, les Class 44 ont été surnommées « Peaks » (« Pics » en anglais), comme leurs prédécesseurs. Elles étaient équipées de chaudières à vapeur pouvant être installées sur une formation à plusieurs voitures pour les services de passagers. Cependant, au début des années 1970, 50 des 183 locomotives construites ont été équipées avec un système d'alimentation électrique plus moderne, afin de remplacer les chaudières à vapeur. Elles ont aussi été reclassifiées en tant que Class 45/1.

Avec une vitesse de pointe de 145 km/h (90 miles/h), les « Peaks » ont aussi travaillé sur l'itinéraire Northern Trans-Pennine allant de Manchester à Liverpool. Elles sont devenues populaires et communes dans la région jusqu'à ce que les HST et d'autres véhicules plus modernes fassent leur apparition dans les années 1980.

### Guide de démarrage rapide : BR Class 45

1. À l'extérieur de la locomotive, vérifiez que l'interrupteur d'isolation de la batterie soit réglé sur « Fermé ».
2. Entrez dans l'autre cabine, celle située à l'autre bout du train, et effectuez les vérifications suivantes :
  - a. La clé principale doit être désactivée.
  - b. Le frein à main doit être desserré.
  - c. Le frein du conducteur doit être sur la position neutre ou d'arrêt.
  - d. L'inverseur doit être désactivé.
  - e. Le levier de changement de cabine (situé sous le siège du conducteur) doit être désactivé.



- f. Le levier d'isolation de l'AWS (situé sous le siège du conducteur) doit être réglé sur « Isolé ».
  - g. Si vous conduisez une locomotive légère, allumez les feux arrière droit et gauche.
  - h. Toutes les portes d'accès à la cabine et les fenêtres doivent être fermées lorsque vous quittez la cabine.
3. Entrez dans la cabine avant (celle de conduite) et effectuez les vérifications suivantes :
  - a. La clé principale doit être activée.
  - b. Le frein à main doit être serré.
  - c. Le feu de gabarit doit être allumé.
4. Sur le mur situé derrière le siège du conducteur, vérifiez que l'interrupteur de sélection des freins soit réglé sur « Frein à air - Passagers » (qui est celui que doit être appliqué pour les équipements de la famille Mk 2). Puis vérifiez que les indications adéquates soient affichées du côté de l'accompagnateur en cabine.
5. Si vous voulez activer l'AWS :
  - a. Sous le siège du conducteur, réglez le levier de changement de cabine pour l'AWS sur « Activé ».
  - b. Sous le siège du conducteur, réglez le levier d'isolation de l'AWS sur « Non-isolé ».
6. Asseyez-vous sur le siège du conducteur.
7. Si vous avez activé l'AWS :
  - a. Lorsque vous réglerez l'inverseur au-delà de la position « Marche arrière », l'alarme de l'AWS enclenchera un autotest, appuyez sur l'interrupteur de réinitialisation de l'AWS pour l'arrêter.
8. Placez le frein du conducteur sur la position « Serrage maximal ».
9. Appuyez sur le bouton du démarrage moteur et attendez que la lumière d'arrêt du moteur s'éteigne.
10. Attendez que l'indicateur de panne s'éteigne, ce qui se produira une fois que les freins seront chargés.
11. Si besoin, allumez l'éclairage des instruments.
12. Si vous opérez des voitures de transport de passagers, activez l'interrupteur du chauffage électrique du train et le système de désembuage côté gauche (si besoin). Ils se situent tous les deux dans la cabine, du côté de l'accompagnateur.
13. Lorsque vous serez prêt à avancer, positionnez l'inverseur sur « Marche avant ».
14. Placez le frein du conducteur sur la position « En marche ».
15. Placez le manipulateur de traction sur « Activé » jusqu'à ce que le véhicule avance, puis appliquez de la traction.

## Introduction à la BR Class 47



Suite à la fin brutale de l'ère de la vapeur dans les années 1960, le réseau ferroviaire britannique a eu besoin de reconvertir rapidement toute sa flotte diesel à l'échelle nationale. Alors que la Western Region orienta son choix vers des options diesel-hydrauliques, la British Transport Commission doutait du fait que ce soit la meilleure approche en ce qui concerne le futur ferroviaire, et elle commença à explorer les options diesel-électriques.

Les nouvelles locomotives devaient être légères et elles devaient pouvoir atteindre un statut de locomotive de type 4 (ce qui veut dire qu'elles devaient avoir une puissance comprise entre 2 500 et 2 999 chevaux). Deux prototypes ont été construits pour passer des tests et ils ont été nommés Lion et Falcon. Chaque prototype a été construit par un fabricant différent et avec deux types de moteurs différents. Cependant, avant même le début des tests, le besoin en nouveaux moteurs était si pressant qu'un lot de locomotives a été produit.

Les nouvelles locomotives, combinées à la Lion qui avait passé les tests, seraient bientôt accompagnées d'un nouveau lot de locomotives construit par Brush Traction. Au total, entre 1962 et 1968, 512 locomotives Brush de type 4 sont sorties de l'atelier Crewe Works de Loughborough. Elles ont été numérotées de D1500 à D1999 et de D1100 à D1111. La type 4 a vite prit du service en remplaçant les locomotives à vapeur à la fois pour le transport de fret et de voyageurs.

Dans les années 1970, les locomotives Brush de type 4 ont été renommées en tant que Class 47 sous le nouveau système de classification TOPS. Le système TOPS a permis de créer des sous-class pour pouvoir différencier davantage les trois variantes de la Class 47 qui existaient à l'époque : celle avec chauffage à la vapeur (Class 47/0), celle sans chauffage (Class 47/3) et celle avec chauffage électrique ou bi-mode (Class 47/4). Des modifications supplémentaires destinées à ajouter des réservoirs à carburant ont été apportées à la (plus ou moins officielle) sous-class 47/8.

## Guide de démarrage rapide : BR Class 47

1. Entrez dans l'autre cabine, celle située à l'autre bout du train, et effectuez les vérifications suivantes :
  - a. La clé principale doit être désactivée.
  - b. Le frein à main doit être desserré.
  - c. Le frein du conducteur doit être sur la position neutre ou d'arrêt.
  - d. L'inverseur doit être désactivé.
  - e. Le levier de changement de cabine (situé sur le mur arrière) est désactivé.
  - f. Le levier d'isolation de l'AWS (situé sur le mur arrière) est réglé sur « Isolé ».
  - g. Si vous conduisez une locomotive légère, allumez les feux arrière.
  - h. Toutes les portes d'accès à la cabine et les fenêtres doivent être fermées lorsque vous quittez la cabine.
2. Entrez dans la cabine avant (celle de conduite) et effectuez les vérifications suivantes :
  - a. La clé principale doit être désactivée.
  - b. Le frein à main doit être serré.
  - c. Les feux de gabarit doivent être allumés.
3. Sur le mur situé derrière le siège conducteur, vérifiez que l'interrupteur d'isolation de la batterie soit réglé sur « Fermé ».
4. Sur le mur situé derrière le siège du conducteur, vérifiez que l'interrupteur de sélection des freins soit réglé sur « Frein à air - Passagers » (qui est celui que doit être appliqué pour les équipements de la famille Mk 2).
5. Si vous voulez activer l'AWS :
  - a. Réglez le levier d'isolation de l'AWS situé en haut du mur arrière sur « Non-isolé ».
  - b. Réglez le levier de changement de cabine pour l'AWS situé en haut du mur arrière sur « Activé ».
6. Si vous voulez activer le DSD :
  - a. Réglez l'interrupteur d'isolation du DSD situé en haut du mur arrière sur « Non-isolé ».
7. Asseyez-vous sur le siège du conducteur.
8. Activez la clé principale.
9. Réglez l'inverseur sur la position « Moteur uniquement ».
10. Si vous avez activé l'AWS :
  - a. Lorsque vous réglerez l'inverseur au-delà de la position « Marche arrière », l'alarme de l'AWS enclenchera un autotest, appuyez sur l'interrupteur de réinitialisation de l'AWS pour l'arrêter.
11. Placez le frein du conducteur sur la position « Serrage complet ».
12. Appuyez sur le bouton du démarrage moteur et attendez que la lumière d'arrêt du moteur s'éteigne.
13. Attendez que l'indicateur de panne s'éteigne, ce qui se produira une fois que les freins seront chargés.
14. Actionnez l'interrupteur de l'éclairage du pupitre.
15. Lorsque vous serez prêt à avancer, positionnez l'inverseur sur « Marche avant ».
16. Placez le frein du conducteur sur la position « En marche ».
17. Placez le manipulateur de traction sur « Activé » jusqu'à ce que le véhicule avance, puis appliquez de la traction.

## Procédures d'arrêt en gare à bord de la BR Class 45 et BR Class 47

1. À l'approche d'une gare, vous devez toujours adapter votre vitesse. Le temps de freinage doit être anticipé correctement pour freiner avec douceur et stabilité. Il faut donc le prévoir. Commencer à freiner à environ 1 ou 1,5 miles (1,6 ou 2,4 km) de la gare en appliquant une réduction de 14,5 PSI (1 bar) grâce au frein du conducteur. Remarque : La distance de freinage peut varier, elle dépendra de votre vitesse actuelle, du poids du convoi, de la raideur de la pente et de l'état des rails. Vous devrez donc calculer la distance de freinage en prenant ces paramètres en compte.
2. L'objectif est d'appliquer une pression de freinage suffisante une fois, et de l'ajuster une fois que vous atteignez le bout de quai. De manière générale, vous ne devriez pas rouler à plus de 25 miles/h suivant la longueur du quai. Si le quai est court, vous ne devriez pas rouler à plus de 15 miles/h lorsque vous arrivez près de ce dernier. Éviter de trop jouer avec le manche du frein du conducteur.
3. Réglez le frein du conducteur pour atteindre les 29 PSI (2 bars).
4. Tandis que vous ralentissez en-dessous des 7 miles/h, réglez de frein du conducteur pour diminuer la pression de freinage et atteindre les 14,5 PSI (1 bar) Cela permettra aux roues de se bloquer et de se verrouiller, le train va cahoter.
5. Une fois le train complètement arrêté, placez le frein du conducteur sur la position « Serrage complet » pour le sécuriser.

## Introduction à la BR Class 101



La BR Class 101 est l'une des plus grosses locomotives de première génération d'éléments automoteurs diesels du réseau British Railway. Construite par Metro-Cammell Works à Birmingham à partir de 1956, la Class 101 est un mélange de différentes sous-classes. Elle a été la plus produite et sûrement la plus populaire des EAD de première génération.

Les rames pouvaient être composées de deux, trois ou quatre voitures suivant les services à opérer. Des espaces pour les passagers étaient disponibles en première et deuxième classe.

Plus de 500 unités Class 101 ont été construites et elles étaient visibles à travers tout le pays. Beaucoup d'entre-elles ont servi pendant des années après la privatisation des chemins de fer britanniques. Les cinq dernières unités avaient 47 ans de service au compteur, elles ont été finalement retirées des voies le 24 décembre 2003. Mais grâce à leur longévité, de nombreux véhicules ont été conservés.

### Guide de préparation pour le conducteur : BR Class 101

1. Avant d'entrer dans la cabine avant, allez dans celle à l'arrière et effectuez les réglages suivants :
  - a. Réglez les feux de gabarit gauche et droit sur le mode d'éclairage rouge.
  - b. Allumez l'éclairage de la destination.
  - c. Réglez la plaque de destination sur la bonne destination.
  - d. Allumez les éclairages du train.
  - e. Réglez le levier d'isolation de l'AWS sur « Non-isolé » (optionnel).
2. Faites les vérifications suivantes une fois que vous serez dans la cabine arrière :
  - a. La clé du circuit de commande doit être désactivée.
  - b. Le frein à main doit être desserré.
  - c. Le robinet du frein du conducteur doit être sur la position neutre.
  - d. L'inverseur est désactivé.

- e. Sélecteur de vitesse est réglé sur la position « Neutre ».
  - f. Toutes les portes d'accès à la cabine et les fenêtres doivent être fermées lorsque vous quittez la cabine.
3. Allez vers la cabine avant. S'il y a des cabines intermédiaires (si votre train est composé de quatre ou six voitures par exemple), faites les réglages suivants dans chaque cabine :
    - a. Réglez la plaque de destination sur la bonne destination.
    - b. La clé du circuit de commande doit être désactivée.
    - c. Le frein à main doit être desserré.
    - d. Le robinet du frein du conducteur doit être sur la position neutre.
    - e. L'inverseur est désactivé.
    - f. Sélecteur de vitesse est réglé sur la position « Neutre ».
    - g. Toutes les portes d'accès à la cabine et les fenêtres doivent être fermées lorsque vous quittez la cabine.
  4. Entrez dans la cabine avant et effectuez les réglages suivants :
    - a. Réglez la clé du circuit de commande sur « Activée ».
    - b. Le frein à main doit être serré.
    - c. Les feux de gabarit droit doivent être réglés sur le mode d'éclairage blanc.
    - d. Allumez l'éclairage de la destination.
    - e. Réglez la plaque de destination.
  5. Vérifiez que la pression d'air dans le système de freinage dépasse les 75 pieds-livres (13 134 Nm).
  6. L'inverseur détermine le sens de marche. Réglez-le sur la position « Marche avant ».
  7. Si les moteurs n'ont pas été démarrés, réglez le manche du manipulateur de traction sur le cran 2 et appuyez sur les boutons de démarrage des moteurs avant et arrière, un à la fois.
  8. Vérifiez que les indicateurs de la pression d'air soient allumés pour tous les moteurs des voitures du convoi.
  9. Placez le manipulateur de traction sur la position « Neutre ».
  10. Ensuite, effectuez un test de freinage. Serrez le robinet du frein du conducteur au maximum, et vérifiez que le manomètre de la conduite indique 0 de taux de vide.

*Les étapes 11 et 12 ne sont requises que lorsque les moteurs ne sont pas en marche lorsque vous prenez les commandes du train. Si les moteurs sont en marche, passez à l'étape 13.*

11. *Sortez de la cabine avant et allez dans celle à l'arrière. Vérifiez que le manomètre du frein de train indique aussi 0 de taux de vide.*
12. *Retournez dans la cabine avant.*
13. Desserrez le robinet du frein du conducteur au maximum, et vérifiez que le manomètre de la conduite indique 21 de taux de vide.

*Les étapes 14 et 15 ne sont requises que lorsque les moteurs ne sont pas en marche lorsque vous prenez les commandes du train. Si les moteurs sont en marche, passez à l'étape 16 .*

14. *Retournez dans la cabine arrière. Vérifiez que le manomètre du frein de train indique aussi 21 de taux de vide.*
15. *Retournez dans la cabine avant. Le test de continuité de freinage est terminé.*
16. Pour finir, serrez le robinet du frein du conducteur au maximum, et vérifiez que le manche du robinet du frein du conducteur est réglé sur « Neutre ». Le test de freinage est maintenant terminé.
17. Désactivez le frein à main.
18. Le train est maintenant prêt à partir.

## **Conduire la BR Class 101**

1. Attendez le message « Right Away » du garde. Il se compose généralement de deux buzzers.
2. Confirmez le message « Right Away » du garde en appuyant sur le buzzer du garde deux fois, ainsi, il reproduira les deux même son d'autorisation reçus par le garde.
3. Desserrez le robinet du frein du conducteur au maximum.
4. Réglez le sélecteur de vitesse sur la vitesse 1 et marquez une pause de 2 secondes pour permettre à la boîte de vitesse d'enclencher la vitesse.
5. Réglez le manche du manipulateur de traction en continue et cran par cran jusqu'à atteindre la position 4.
6. Observez le manomètre de la rotation par minute du moteur, et ne faites rien tant que l'aiguille n'atteint pas la flèche la plus haute sur la jauge.
7. Placez le manipulateur de traction sur la position « Neutre », et passez sur la vitesse 2.
8. Marquez une pause de 2 secondes et réglez le manche du manipulateur de traction en continue et cran par cran jusqu'à atteindre la position 4.
9. Répétez les étapes 6 à 8 pour changer de vitesse.

## **Avancer en roue libre à bord de la BR Class 101**

1. Placez le manipulateur de traction sur la position « Neutre » et manquez une pause de 2 secondes.
2. Lorsque vous avancez en roue libre à bord de la BR Class 101, vous devrez toujours sélectionner la vitesse 4. Si le sélecteur de vitesse n'est pas sur la 4, réglez-le maintenant.
3. Le train avance maintenant en roue libre.
4. Si vous avez besoin de plus de puissance, vous devrez régler le sélecteur de vitesse sur la bonne vitesse. Sélectionnez la vitesse la plus appropriée à l'allure du train en vous aidant du tableau ci-dessous. Faites attention à bien marquer une pause de 2 secondes entre deux changements de vitesse. Allez-y un cran à la fois.

Sélecteur de vitesse	Baisser la vitesse	Augmenter la vitesse
1	0 miles/h	15 miles/h
2	15 miles/h	26 miles/h
3	26 miles/h	39 miles/h
4	39 miles/h	75 miles/h

## Changer de vitesse à bord de la BR Class 101

1. Lorsque l'aiguille du manomètre de rotation par minute du moteur indique qu'il faut changer de vitesse (l'aiguille sera du côté de la flèche du bas), réglez le manipulateur de traction sur la position « Neutre » et marquez une pause de 2 secondes pour que la rotation par minute diminue.
2. Baissez la vitesse d'un cran. Par exemple, si vous réglez le sélecteur de vitesse sur la vitesse 4, passez ensuite à la vitesse 3 et marquez une pause de 2 secondes.
3. Réglez le manche du manipulateur de traction en continue et cran par cran jusqu'à atteindre la position 4.
4. Répétez les étapes 1 à 3 pour réduire davantage la vitesse jusqu'à ce que la rotation par minute se stabilise ou commence à augmenter.

## S'arrêter en gare à bord de la BR Class 101

1. À l'approche d'une gare, vous devez toujours adapter votre vitesse. Le temps de freinage doit être anticipé correctement pour freiner avec douceur et stabilité. Il faut donc le prévoir. Commencer à freiner à environ 1 ou 1,5 miles (1,6 ou 2,4 km) de la gare en appliquant une réduction de 15 pieds-livres grâce au frein du conducteur. Remarque : La distance de freinage peut varier, elle dépendra de votre vitesse actuelle, du poids du convoi, de la raideur de la pente et de l'état des rails. Vous devrez donc calculer la distance de freinage en prenant ces paramètres en compte.
2. L'objectif est d'appliquer une pression de freinage suffisante une fois, et de l'ajuster une fois que vous atteignez le bout de quai. De manière générale, vous ne devriez pas rouler à plus de 25 miles/h suivant la longueur du quai. Si le quai est court, vous ne devriez pas rouler à plus de 15 miles/h lorsque vous arrivez près de ce dernier.
3. Réglez le robinet de frein du conducteur et réduisez-le vide dans le frein de train à environ 8 pieds-livres de vide.
4. Tandis que vous ralentissez en-dessous des 7 miles/h, réglez le sélecteur de vitesse sur « Neutre ». Réglez de frein du conducteur pour atteindre les 15 pieds-livres de vide et vous préparer à l'arrêt.
5. Une fois le train complètement arrêté, serrez le robinet du frein du conducteur au maximum pour le sécuriser.



# Systemes de sécurité : Automatic Warning System (AWS)

## Qu'est-ce que l'AWS ?

L'AWS (« Automatic Warning System ») est utilisé pour fournir des indications en cabine sur l'état de la ligne. Des alarmes retentiront en cabine lorsque vous approcherez d'un aspect autre que vert, à l'approche d'un danger quelconque ou d'une diversion, afin que le système s'assure que le conducteur soit bien conscient de la situation.

## Comment l'activer et le désactiver ?

1. Réglez le levier d'isolation de l'AWS situé en haut du mur arrière sur « Non-isolé ».
2. Réglez le levier de changement de cabine pour l'AWS situé en haut du mur arrière sur « Activé ».
3. L'autotest de l'AWS va s'enclencher, appuyez sur le bouton de réinitialisation de l'AWS pour le réinitialiser.

## Comment l'utiliser ?

Lorsque vous approchez d'un signal, vous pourrez voir que vous circulez au-dessus d'une rampe jaune située au milieu de la voie, c'est une rampe AWS.

Si le signal en approche a un aspect vert, alors vous entendrez une cloche retentir en cabine et vous n'aurez plus rien à faire.

Si le signal en approche n'a pas un aspect vert, alors vous entendrez une alarme retentir en cabine. Vous devrez la confirmer en appuyant sur le bouton de réinitialisation de l'AWS pendant quelques secondes, sinon les freins de train se serreront.

À noter : Contrairement à d'autres systèmes européens, les limitations de vitesses ne sont pas enregistrées sur ce système. Il tient de la responsabilité du conducteur de ne pas dépasser un signal à l'aspect rouge et l'AWS fournira un rappel répété au conducteur pour le tenir informé de la situation sur la ligne.

Il existe aussi des rampes AWS fixes qui actionneront toujours l'alarme en cabine, souvent dû au fait qu'elles informent d'un danger à venir sur la ligne. Certaines rampes AWS ne peuvent s'actionner que si le train circule dans une direction en particulier.

Pour faire simple, si l'alarme s'enclenche, confirmez-la, comprenez pourquoi elle s'est enclenchée et réagissez en conséquence.

**À noter :** Northern Trans-Pennine n'est pas équipé de l'AWS car l'itinéraire est plus ancien que ce système. Les instructions ci-dessus vous sont fournies dans le cas où vous voudriez utiliser les locomotives incluses sur les itinéraires équipés de l'AWS.

## Contrôle des portes côté passagers

Dans Train Sim World: Northern Trans-Pennine, vous pouvez contrôler l'ouverture et la fermeture des portes des passagers de chaque côté et de manière indépendante, soit à gauche, soit à droite. Une méthode simple de commande des portes a été implémentée sur les trains inclus. Appuyez simplement sur « Tab » pour faire apparaître le menu et sélectionnez de quel côté du train vous souhaitez verrouiller/déverrouiller les portes.

Sur les trains inclus, vous ne pouvez pas interagir directement avec les portes passagères car elles sont normalement indépendamment actionnées dans chaque voiture. Vous devrez donc utiliser « TAB » pour les fermer ou les ouvrir.

## Clavier français par défaut

Nom	Clavier	
	Augmenter / Appuyer	Diminuer
Manipulateur de traction	Q	D
Frein de train	'	;
Frein direct à air	[	]
Freinage position neutre (sur la Class 101 uniquement)	/	
Vitesse	Ctrl + A	Ctrl + D
Inverseur	Z	S
Phares avant	H	Maj + H
Feux de gabarit	K	
Avertisseur sonore ton haut	Espace	
Clé principale	Ctrl + W	
Réinitialisation de l'AWS	A	
Éclairage en cabine	L	Maj + L
Éclairage des instruments	I	Maj + L
Frein à main	<	Maj + <
Frein d'urgence	Retour arrière	
Essuie-glaces	V	Maj + V
Dés/activer l'AWS	Maj + Entrée	
Dés/activer le DSD	Ctrl + Entrée	
Dételer	Ctrl + Maj + C	
Lampe torche (en marchant)	L	

Astuce : les commandes listées ci-dessus peuvent être personnalisées dans les paramètres du jeu.

## Commandes des manettes Xbox/PS4 par défaut

Nom	Xbox	
	Augmenter / Appuyer	Diminuer
Manipulateur de traction	Gâchette droite	Gâchette haute droite
Freins	Gâchette gauche	Gâchette haute gauche
Inverseur	Stick analogique gauche vers le haut	Stick analogique gauche vers le bas
Phares avant	Maintenir le BMD droit Ou : Appuyez sur le BMD droit pour faire défiler les différentes configurations des phares.	Maintenir le BMD droit
Feux de gabarit		
Avertisseur sonore ton haut	Appuyer sur le stick analogique gauche	
Interrupteur principal		
Réinitialisation de l'AWS	Touche B	
Éclairage en cabine		
Éclairage des instruments		
Frein à main		
Frein d'urgence		
Essuie-glaces	BMD vers le haut	
Dés/activer l'AWS		
Dés/activer le DSD		
Dételer		
Lampe torche (en marchant)		

## Contrôler les caméras et les modes caméra

Train Sim World : Northern Trans-Pennine a un certain nombre de caméras que vous pouvez contrôler, voici un aperçu des caméras et quelques exemples d'utilisation :

### **Touche clavier 1, - Caméra à la première personne ou caméra de la cabine**

Utilisez cette caméra pour opérer la locomotive, utiliser les interrupteurs ou interagir avec toutes autres les commandes en cabine.

### **Touche clavier 2, - Caméra poursuite**

Tout comme la caméra de Train Simulator, votre caméra pourra être tournée autour d'un axe ayant pour centre votre véhicule. Utilisez Ctrl et la flèche droite ou gauche pour passer d'un véhicule à l'autre, ou appuyez encore sur la touche 2 pour aller à l'avant ou à l'arrière du convoi.

### **Touche clavier 3, - Caméra flottante**

Une nouvelle caméra qui vous permet de regarder librement dans toutes les directions. Elle est utile pour s'occuper des attelages et régler les aiguillages. Appuyez une fois pour voir l'avant de votre convoi et une nouvelle fois pour l'arrière. Déplacez la caméra en utilisant des flèches.

### **Touche clavier 8, - Caméra libre**

Déplacez-vous librement et sans limites grâce à cette caméra. Utilisez cette caméra pour circuler sur les triages animés, changer les aiguillages ou pour vous mettre en position pour obtenir la capture d'écran parfaite.

## Personnaliser le HUD

Train Sim World : Northern Trans-Pennine comprend de nombreuses options pour que vous puissiez personnaliser le Head Up Display (HUD) :

- CTRL+1 Dés/active les marqueurs d'objectifs
- CTRL+2 Dés/active le prochain marqueur de limitation de vitesse
- CTRL+3 Dés/active le prochain marqueur de signal
- CTRL+4 Fait défiler la prochaine limitation de vitesse / le panneau d'information des signaux en haut à droite
- CTRL+5 Dés/active le panneau de l'indicateur de vitesse (ou l'horloge et le compas si vous marchez)
- CTRL+6 Dés/active l'affichage des scores
- CTRL+7 Dés/active le marqueur d'arrêt des passagers sur la voie
- CTRL+8 Fait défiler le niveau de transparence du point central (désactivé, 50/50, blanc)

## Votre compte Dovetail Live

Les forums Dovetail sont une mine d'informations pour tout ce qui a trait à Train Simulator et à Train Sim World. Nous disposons d'une communauté toujours grandissante de fans de trains venant des quatre coins du monde, qu'ils soient des vétérans ou bien de nouveaux venus dans le monde de la simulation ferroviaire. Si ce n'est pas déjà le cas, pourquoi ne pas vous créer un compte dès à présent pour rejoindre la communauté. Nous n'attendons plus que vous !

Plus d'informations à l'adresse suivante : <https://forums.dovetailgames.com>

Dovetail Live est une plateforme en ligne qui permet aux joueurs d'interagir avec les produits Dovetail et entre eux, dans un environnement spécifiquement conçu pour les amateurs de simulateurs de divertissement. Dovetail Live va évoluer afin de devenir un aspect central de Train Sim World®, en enrichissant l'expérience du joueur de nombreuses façons. Dovetail Live offrira des récompenses, créera une communauté de joueurs avec des points de vue similaires et aidera chaque joueur à trouver le bon contenu afin de produire une expérience parfaite et personnalisée.

L'inscription à Dovetail Live est absolument facultative. Cependant, les utilisateurs qui s'enregistreront recevront des avantages exclusifs dans le futur.

Plus d'informations à l'adresse suivante : <https://live.dovetailgames.com>

## Guide de dépannage et aide

### **J'ai des soucis lors du téléchargement du client Steam, comment les contacter ?**

Vous pouvez contacter le support client de Steam en créant un ticket de service client à [support.steampowered.com/newticket.php](https://support.steampowered.com/newticket.php). Il faudra créer un compte sur le site afin de pouvoir créer un ticket (votre compte Steam ne fonctionnera pas sur cette page), cela vous permettra de suivre l'évolution de votre ticket et de communiquer avec les techniciens.

### **Comment installer les programmes additionnels dont le jeu pourrait avoir besoin ?**

Train Simulator World : Northern Trans-Pennine a besoin de certains programmes additionnels pour fonctionner correctement. Ce sont des programmes standards que la plupart des ordinateurs récents possèdent déjà, comme DirectX. Vous pouvez trouver ces programmes ici : Disque local (C:) > Program Files (x86) > Steam > SteamApps > common > TSW > CommonRedist

### **Comment changer la langue de TSW : Northern Trans-Pennine ?**

Cette simple procédure vous permettra de jouer à Train Sim World : Northern Trans-Pennine en anglais, français, allemand, espagnol et russe. Pour changer la langue de Train Sim World : Northern Trans-Pennine, ouvrez Steam en cliquant sur l'icône de votre bureau, accéder à vos jeux depuis la Bibliothèque et faites un clic droit sur Train Sim World, cliquez sur Propriétés et aller sélectionner la langue de votre choix dans l'onglet Langue.

### **Comment puis-je réinitialiser les paramètres de la taille de l'écran ?**

Il est possible de changer les paramètres de la taille de l'écran pour Train Sim World : Northern Trans-Pennine depuis le jeu. Pour cela, allez dans le menu des paramètres, puis dans l'onglet d'affichage.

Pour toute question supplémentaire, visitez notre base de connaissances à l'adresse suivante : <https://dovetailgames.kayako.com>